Nr. 6 CZERWIEC 1930 R. ROK II



ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70

Czego innego oczekiwaliśmy od Ministerstwa Pracy!

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wraz z całym swoim aparatem: województw, starostw, komisarjatów i innych urzędów — wymyśliło wiele sposobów na to, aby nietylko przyłapać i ostro ukarać każdego szofera, który przekroczy obowiązujące go przepisy, ale i na to nawet, aby ów szofer nie miał nic do powiedzenia, gdy wszechwiedząca władza orzeknie, że jest on — winien i basta!

Ale ciekawi jesteśmy, czy wśród tej powodzi okólników, instrukcji, zarządzeń i t. d., regulujących postępowanie szofera — nie znalazło się choć jedno pisemko Min. S. Wewn. do bratniego swego organu, a więc Ministerstwa Pracy i Op. Społ., pisemko mniej więcej takiej treści: uregulujcież raz wreszcie czas pracy kierowców samochodowych, bo wszystkie nasze zarządzenia, kary, mandaty i t. p., mające wszak na celu bezpieczeństwo publiczne — nie odniosą skutku. Jeżeli bowiem kierowca autobusu, czy taksówki, czy pomocnik ich, czy wreszcie konduktor autobusu, którzy mają powierzone sobie mienie i życie pasażerów i którzy wykonują swą pracę w najgorszych warunkach, wśród zgiełku ulicznego, na wyboistych szosach i drogach, zarówno w nocy jak i we dnie — będą zmuszani przez pracodawców do jazdy w ciągu nadmiernej ilości godzin, to nic dziwnego, jeżeli zmęczonemu, niewyspanemu i głodnemu szoferowi np. kierownica wysunie się z ręki, co spowoduje katastrofę. Opamiętajcie się! Wszak już dziesięć lat minęło od chwili ukazania się w Polsce ustawy o 8-mio godzinnym dniu pracy.

Niestety, takie pismo, o ile nam wiadomo, nie zostało przez Min. Spr. Wewn. wysłane, aczkolwiek byłoby ono najlepszym dowodem dbałości o bezpieczeństwo publiczne. Natomiast wszelkie protesty i żądania ze strony zorganizowanych kierowców, domagających się rozstrzygnięcia raz wreszcie tej palącej sprawy — pozostają bez należytego echa.

Ministerstwo Pracy przygotowało wprawdzie, jak o tem pisaliśmy już, przed kilkoma miesiącami — projekt rozporządzenia o czasie pracy. Projekt ów jednak w żaden sposób nie może być uznany za dostateczny, gdyż pozostawia zupełnie na lodzie olbrzymią rzeszę kierowców zatrudnionych na dorożkach samochodowych, jak również kierowców prowadzących auta osobowe, a pozostających w stosunku najmu usług — do różnego rodzaju biur, instytucji prywatnych, rządowych czy samorządowych.

Kiedyż ministerstwo myśli uregulować czas pracy tych kierowców i czem można usprawiedliwić tego rodzaju zignorowanie olbrzymiego odłamu szoferów? Bo przecież chyba nie można brać na serjo motywu, który doszedł do naszej wiadomości, że jakoby ministerstwo „nie może" rozciągnąć ustawy o czasie pracy na kierowców taksówek z tego względu, iż wielu z nich posiada własne wozy, a więc nie można zaliczyć ich do pracowników.

Tego rodzaju pogląd, jeżeli rzeczywiście on istnieje, jest nie do przyjęcia. Gdyż nie można zrozumieć dlaczego, jeżeli część szoferów jeżdżąca na taksówkach posiada własne wozy, to olbrzymia ilość tych, którzy wozów nie posiadają, ma być pozbawiona najbardziej zasadniczych przepisów, jakiemi są przepisy o czasie pracy. Naturalnie, że kwestja czasu pracy właścicieli dorożek powinna być też rozstrzygnięta ze względów bezpieczeństwa publicznego, ale kwestja ta nie jest tak paląca, gdyż położenie właścicieli jest znacznie łatwiejsze. Bowiem rozporządzając sobą swobodnie — z łatwością mogą oni nie przekraczać granicy zmęczenia organizmu, nie pozwalającej na sprawne prowadzenie wozów.

Kogóż zatem obejmuje projekt rozporządzenia Ministerstwa?

Jak wskazuje paragraf 1-szy projektu, dotyczy on obsługi samochodu ciężarowego, a więc kierowcy i jego pomocnika, oraz obsługi autobusu, to zn. kierowcy, pomocnika, oraz konduktora.

Ale myliłby się ten, ktoby przypuszczał, że czas pracy przynajmniej tych pracowników — zostaje należycie uregulowany. Ministerstwo, jak już pisaliśmy, przedłuża im czas pracy — teoretycznie do przeszło 10-ciu godzin, a praktycznie do przeszło 12-tu godz. dziennie.

O pierwszych 2-ch godz. ponad normalnych 8 godz. mówi paragraf 2-gi projektu, wskazując, że kierowca i jego pomocnik (konduktor nie) mogą być łącznie w ciągu 2-ch godzin zatrudnieni przy niezbędnych robotach, poprzedzających wyjazd samochodu ciężarowego, lub autobusu z miejsca postoju, jak również przy niezbędnych robotach następujących po powrocie do miejsca postoju. Czas ten nie jest wliczany do zasadniczego czasu pracy.

Ministerstwo, chcąc wprowadzić to postanowienie, całkowicie sprzeczne naszem zdaniem z ustawą o czasie pracy, posłużyło się artykułem IV tej ustawy, upoważniającym p. Ministra Pracy do ustalenia odstępstw od 8-mio godzinnego dnia roboczego tylko „dla robót poprzedzających produkcję lub po niej następujących", oraz dla robót mających na celu „pilnowanie materjałów lub zakładów pracy".

A przecież, jeżeli chodzi o kierowców, to nie może być mowy o robotach poprzedzających produkcję, lub po niej następujących, bo szoferzy niczego nie produkują, a tem więcej nie jest zajęciem ich — pilnowanie materjałów lub zakładów pracy, wobec czego artykuł IV ustawy o czasie pracy absolutnie nie może się do nich odnosić.

Czyszczenie samochodu, drobne reparacje, przegląd poszczególnych części samochodu i t. d. podpadają całkowicie pod określenie pojęcia — pracy w pełnym tego słowa znaczeniu i w rozumieniu ustawy o czasie pracy. Gdyby pójść drogą rozumowania Ministerstwa, to możnaby dojść do absurdalnego wniosku, że np. pracownik garażu, którego jedynem zadaniem jest czyszczenie i doglądanie samochodów — wogóle nic nie robi i choćby pracował 24 godz. na dobę, to jeszczeby nie rozpoczął 8-mio godzinnego dnia pracy, bo Ministerstwo wogóle te czynności traktuje jedynie — jako poprzedzające pracę.

Oprócz tego 10-cio godzinnego dnia pracy Ministerstwo zezwala w paragrafie 3-cim projektu na przedłużanie czasu pracy jeszcze o 2 godz. dziennie,

z tem coprawda zastrzeżeniem, że te 2 godziny mają być pracownikowi w innym dniu „zwrócone". Ministerstwu chodzi o to, aby nie naruszać ciągłości pracy, jeżeli np. kurs jazdy autobusu jest dłuższy ponad 8 godz. Zagadnienie to istotnie jest trudne do rozstrzygnięcia, ale w każdym razie ujęcie go w projekcie Ministerstwa w ten sposób, że „dla względów poważnych" wolno przedłużać jeszcze o 2 godz. czas pracy (z zastrzeżeniem wprawdzie, że w ogólnej sumie czas pracy nie może przekraczać 10-ciu godz. dziennie) budzi poważne niebezpieczeństwa. Bowiem pracodawcy skwapliwie chwycą się możności przedłużania czasu pracy, a wywalczyć sobie należyty rozkład zajęć służbowych, aby uzyskać zadośćuczynienie za przedłużenie dnia roboczego — nie będzie pracownikowi tak łatwo!

Ale, jak wspomnieliśmy na wstępie, projekt rozporządzenia dopuszcza pracę nawet **przeszło** 12-godzinną na dobę. Bowiem pragraf 5 rozporządzenia stwierdza, że do czasu pracy mogą nie być wliczone przerwy, co najmniej półgodzinne, o ile pracownik może ten czas „dowolnie wykorzystać", pozostawiając pojazd bez swej opieki.

W paragrafie tym kryje się zasadzka, która unicestwia w zupełności unormowanie długości czasu pracy. Naturalnie, że na każdym kroku mogą być wypadki, kiedy kierowca w oczekiwaniu na towar, czy też na pasażerów będzie miał więcej jak pół godziny czasu wolnego i pracodawca może nie mieć nic przeciwko temu, aby kierowca dowolnie ten czas wykorzystał.

Ale ten czas nie będzie dla kierowcy w żadnym razie odpoczynkiem, jak również nie może być mowy o faktycznie „dowolnym" wykorzystaniu go, gdyż pracownik tak czy owak będzie skazany na pobyt w miejscu, w którym nic mu nie przyjdzie z tego wolnego czasu. A więc np. pod jakimś magazynem kolejowym, składem towarowym, czy w innem miejscu, oddalonem o kilka lub kilkanaście klm. od miejsca jego zamieszkania, gdzie jedynie mógłby przespać się, umyć, wypocząć, porozmawiać z rodziną, posilić się i t. d. Przy zastosowaniu projektu Ministerstwa może się łatwo zdarzyć sytuacja taka, że pracodawca pojedzie razem z kierowcą do jakiejś dziury oddalonej o kilkanaście klm. od stałego miejsca postoju i będzie załatwiał różne swoje interesy w knajpce, wyglądając przez okno na samochód, a szoferowi pozwoli „dowolnie wykorzystywać" czas, to znaczy wałęsać się po okolicy i cały ten czas, może 5, 6 i więcej godzin, nie będzie wliczony do czasu pracy i kierowca będzie musiał mimo to swoje 10 czy nawet 12 godz. odpracować!

Krotko mówiąc, całe zło projektu rozporządzenia polega na tem, że aczkolwiek ma być ono wydane z upoważnienia ustawy o 8-mio godz. dniu pracy — jest w rzeczywistości zaprzeczeniem tej ustawy. Nie jest to już pierwsza próba w odniesieniu do pracowników komunikacji i transportu — wypaczenia ustawowych norm czasu pracy — przy pomocy rozporządzenia wykonawczego, które, zamiast trzymać się ściśle treści oraz ducha ustawy o 8-mio godz. dniu pracy, postanowienia jej chytrze zniekształca i zmienia na niekorzyść pracowników. Tą samą drogą w swoim czasie poszło Ministerstwo Komunikacji, wprowadzając dla pracowników kolejowych osławione tak zwane współczynniki pracy. Jeżeli jednak Ministerstwo Komunikacji jako urząd państwowy podlega ostrej krytyce z tego powodu, to już zupełnie niedopuszczalnem jest, aby Ministerstwo Pracy, którego pierwszem i bezpośredniem zadaniem jest ochrona i strzeżenie praw pracowników — szło po linji zupełnie dowolnego i sprzecznego z prawem umniejszania tych praw.

Dlatego też z projektem Ministerstwa zorganizowani kierowcy, ich pomocnicy i konduktorzy nigdy się nie pogodzą i wszelkiemi siłami będą walczyć aż do zwycięstwa o zdobycie i utrwalenie prawdziwego, niesfałszowanego 8-mio godzinnego dnia pracy.

Koledzy! strzeżcie swych praw urlopowych!

Weszliśmy w okres letni, w którym normalnie urlopy powinny być najintensywniej udzielane. Jak wiadomo ustawa z dnia 16 maja 1922 roku o urlopach dla pracowników przyznaje szoferom, jako uznanym za pracowników fizycznych, 8-mio dniowe urlopy po roku pracy i i 15-o dniowe, o ile szofer pracuje u danego pracodawcy przynajmniej 3 lata.

Naturalnie, że ten wymiar urlopów jest zbyt niski. Ustawa o urlopach krzywdzi pod tym względem szoferów, jak zresztą większość przepisów ustawodawstwa socjalnego, nie uwzględniających należycie **odrębnych** warunków pracy, pracowników zatrudnionych w komunikacji.

Ustawa zawiera przestarzały podział pracowników na umysłowo i fizycznie pracujących, przyznając tym pierwszym urlopy znacznie wyższe, bo w rozmiarze miesięcznym po roku pracy. Podział ten nazywamy przestarzałym, bowiem wiadomo, że przy dzisiejszym rozwoju techniki, przy obecnej mechanizacji życia, elementy pracy umysłowej i fizycznej **mieszają się** ze sobą. Bardzo często bywa, że praca, która pozornie jest fizyczną, wymaga dużego zasobu wiadomości i napięcia umysłowego. Tak samo zaś często pracownik uznany bezspornie za pracownika umysłowego, a więc np. biuralista wykonuje nieustannie, mechanicznie jedną i tą samą czynność, co faktycznie nie zasługuje na miano pracy umysłowej.

Poza wypadkami krańcowemi (a więc np. jeżeli porównamy profesora i drwala) jeżeli chodzi o większość zawodów, bardzo trudno jest z całą ścisłością zaliczyć danego pracownika — do umysłowo lub też fizycznie pracujących.

Dlatego chociaż ów jednostronny podział pracowników na umysłowych i fizycznych pokutuje jeszcze w ustawie o urlopach, rozwój wypadków idzie w tym kierunku, że poszczególne kategorje pracowników wywalczają sobie wyższe normy urlopów na tej podstawie, że praca ich, bez względu na to, fizyczna czy umysłowa, jest szczególnie wyczerpującą dla organizmu, a przedewszystkiem dla systemu nerwowego.

Tą drogą poszedł klasowy związek kolejarzy (Z. Z. K.) osiągając, że obok grupy pracowników umysłowych zaliczone zostały do grupy pracowników, zatrudnionych w warunkach szczególnie wyczerpujących organizm — niektóre kategorje pracowników fizycznych jak np. spa-

wacze acetylenowi, kotlarze, maszyniści, konduktorzy, palacze i t. d. Kategorje te otrzymują wyższy wymiar urlopów narówni z pracownikami umysłowymi.

Tą drogą też idzie Związek Zawodowy Automobilistów, wysuwając w swej akcji postulat przyznania odrębnych norm urlopowych pracownikom, zatrudnionym w automobiliźmie z uwagi na specjalny charakter ich pracy, wymagającej znacznego napięcia nerwów, uwagi i pewności każdego ruchu. Tego rodzaju praca bowiem wymaga stosunkowo dłuższego wypoczynku urlopowego.

Nie ulega zatem kwestji, że obowiązujące normy urlopowe są zbyt niskie i że przed zorganizowanymi szoferami stoi problemat walki o większe urlopy. Przejdźmy jednak obecnie na grunt teraźniejszości. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że nawet i te skromne normy urlopowe nie są wykorzystywane! Jest to fakt powszechnie znany, że np. wśród kierowców jeżdżących na taksówkach, urlopy z małemi wyjątkami, prawie że nie istnieją.

Składa się na to wiele przyczyn! Przedewszystkiem szoferzy często zmieniają pracodawców a ustawa przewiduje jako podstawę dla urlopu — okres conajmniej roczny.

Główną przyczyną jest naturalnie jednak obawa przed utratą pracy, wobec niechęci z jaką pracodawcy udzielają urlopów, traktując je jako zamach na ich kieszeń, przed którym należy się wszelkiemi siłami chronić. Trudności nasuwa często kwestja wynagrodzenia za czas urlopu, aczkolwiek ustawa pod tym względem stanowi w art. 4-ym, że wynagrodzenie to powinno być określone na podstawie przeciętnego wynagrodzenia pracownika w ciągu ostatnich trzech miesięcy, poprzedzających urlop.

Ten stan rzeczy — niewykorzystywania urlopów wypoczynkowych — powinien jednak ustać. Nie powinno być ani jednego automobilisty zawodowego, któryby zrzekł się urlopu lub „sprzedawał" go. Pracodawcy muszą się przyzwyczaić, że żaden pracownik z tego prawa swego nie rezygnuje. Tylko wtedy bowiem akcja o wyższe wymiary urlopów będzie mogła odnieść skutek, jeżeli te prawa, które obecnie posiadamy, będą przez nas w całej pełni wykorzystywane.

A więc wszyscy koledzy, którzy mają za sobą rok pracy u danego pracodawcy — winni żądać udzielenia im ustawowo przysługującego urlopu wypoczynkowego.

Jakie zaś znaczenie ma wypoczynek dla pracownika, dla odnowienia jego sił — tego chyba wyjaśniać nie trzeba. **M.**

Ustalenie szybkości samochodów na Górnym Śląsku

W ostatnim numerze Aut. Zawod. informowaliśmy o zatargu między Związkiem, a miejscowemi władzami na Górnym Śląsku — na tle konieczności przekraczania zbyt nisko ustalonej — granicy dozwolonej szybkości pojazdów mechanicznych. Wywołało to nawet oryginalny strajk, którego przebieg również podaliśmy w Aut. Zaw.

Obecnie z przyjemnością możemy zanotować, że akcja protestacyjna Związku przyniosła pełny sukces, o czem świadczy poniższe rozporządzenie, wydrukowane w Nr. 17 „Dziennika Ustaw Śląskich" z dnia 11.IV. b. r.

ROZPORZĄDZENIE

Wojewody Śląskiego z dnia 3 kwietnia 1930 r. w sprawie szybkości pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Na podstawie § 18 punktu 2 rozporządzenia w sprawie regulacji ruchu pojazdów mechanicznych (Reichgesetzblat Nr. 389), wydanego na zasadzie § 6 rozporządzenia o ruchu automobilowym z dnia 3 maja 1909 (Reichgesetzblatt Nr. 437), zarządzam niniejszem dla części górnośląskiej województwa Śląskiego, co następuje:

§

W zabudowanych częściach miast, uzdrowisk i innych osadach, szybkość nie powinna przekraczać:

a) dla wozów ciężarowych na obręczach masywnych 16 klm. na godzinę,

b) dla wozów ciężarowych na pneumatykach — 20 klm. na godzinę.

c) dla wozów osobowych do 35 klm. na godzinę.

§ 2.

Najwyższa dopuszczalna szybkość dla pojazdów mechanicznych, zarówno dla osobowych, jak i ciężarowych, których ciężar własny wraz z dopuszczalnem najwyższem obciążeniem, wynosi więcej niż 3.500 kg. nie może przekraczać poza obrębem zabudowanych części miast, uzdrowisk, jak również i innych osiedli dla pojazdów mechanicznych:

a) na masywach — 25 klm. na godz.

b) na pneumatykach — 40 klm. na godz.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy od dnia ogłoszenia go w „Dzienniku Ustaw Śląskich".

Wojewoda Śląski (—) dr. **Grażyński.**

KOLEDZY! ROZPOWSZECHNIAJCIE SWÓJ ORGAN ZAWODOWY!

„AUTOMOBILISTA ZAWODOWY" JEST DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KIOSKACH I U SPRZEDAWCÓW GAZET.

Co musi wytrzymać opona?

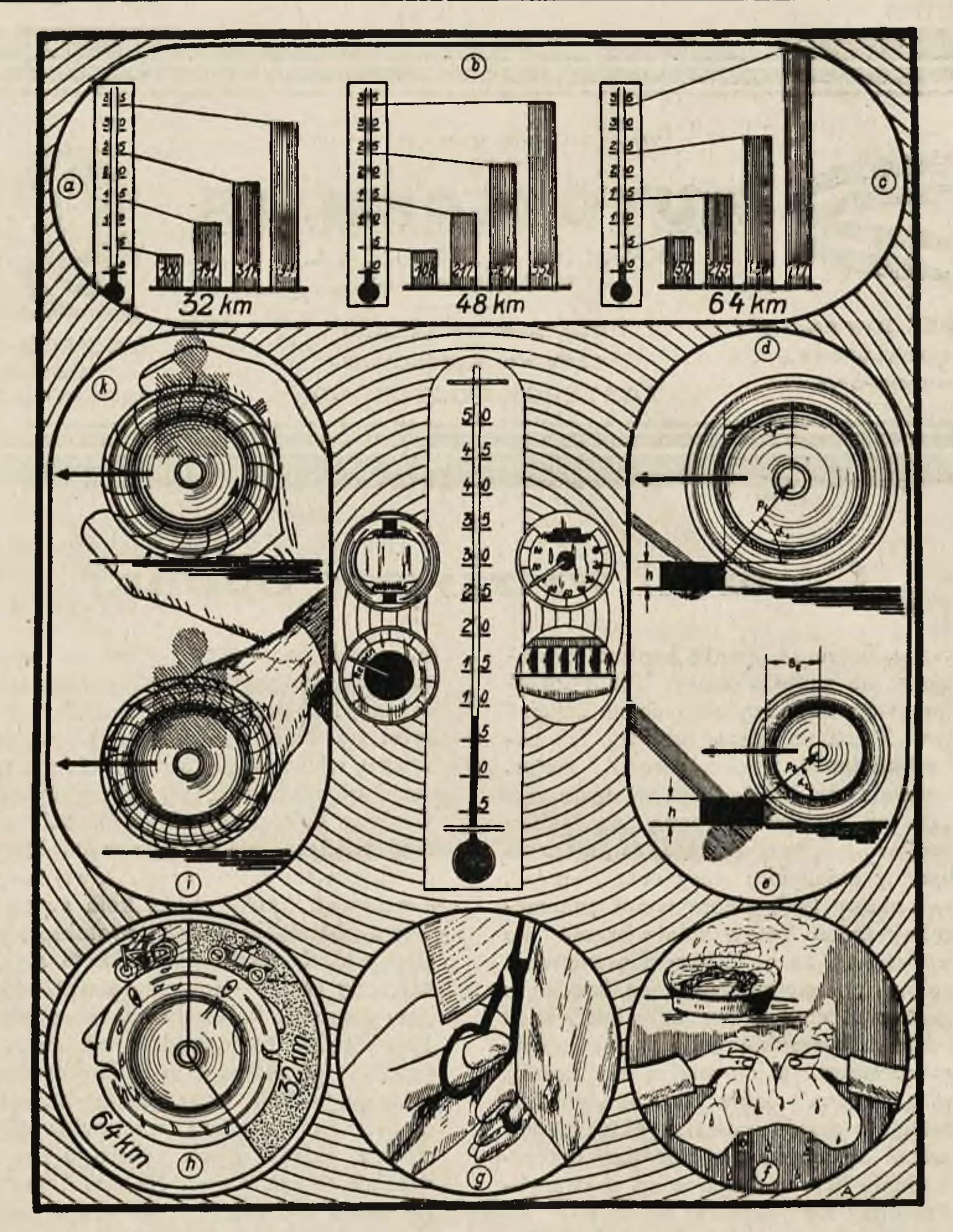
Wiele jest przyczyn, które za „punkt honoru" postawiły sobie — jaknajszybsze zużycie opony. Udało się jednak wykryć tych przestępców, czyhających na „życie" opony; i „sportretować" ich na **naszej tablicy.** Ich nazwy są: **hamulec, szybka jazda, wilgoć, gorąco i motor.** Każdy członek tej „zbrodniczej bandy" jest w stanie sam jeden bez pomocy innych, wyprawić oponę „na tamten świat". Niebezpieczeństwo jest tem większe, że „nieprzyjaciel" nie występuje w pojedynkę lecz całą „bandą". Po ujawnieniu jednak nazwy tych nieprzyjaciół pneumatyku, każden oszczędny szofer jest w stanie bronić się przeciwko nim. Tem więcej, że po bliższem przyjrzeniu się tym nieprzyjaciołom musimy przyznać, że każden z nich sam w sobie jest „nader porządny człowiek". Któż może np. narzekać dziś na czterokołowe hamulce lub na mocne wielocylindrowe motory z ich wielką szybkością, jaką mogą rozwinąć z miejsca? Jakiż kierowca nie korzysta z pożyteczności i z przyjemności szybkiej jazdy?

Nie chcąc zanudzać czytelnika zbyt długimi przepisami, mającemi za zadanie uchronić oponę od zbyt szybkiego zużycia się, streścimy się pokrótce:

Rys. g. Proste lecz pouczające doświadczenie. Musimy w myśli lub jeszcze lepiej w rzeczywistości zrobić mały eksperyment. Bierzemy kawałek gumy np. ze starej opony, lecz musi ona być jeszcze „żywą" (t. j. nie kruszyć się) i przeciąć ją nożyczkami. Nie jest to zbyt trudne. Potem moczymy w wodzie gumę i nożyczki i tniemy znowu. Teraz jest nam znacznie lżej ciąć. Wilgotna guma zatem jest bardziej podatną do krajania aniżeli sucha, bardziej miękka. Każdy kierowca zrozumie teraz, dlaczego podczas deszczu lub błota, „kicha nawala" częściej aniżeli podczas suchej pogody. Dlatego więc podczas deszczu, gdy się zatrzymujemy, powinniśmy obejrzeć opony, czy niema w nich gwoździ, które wspierane przez wilgoć z łatwością mogą nam przebić dętkę.

Rys. f. Jeszcze jedno doświadczenie. Kawałek gumy kładziemy do gorącej wody i zostawiamy na pewien przeciąg czasu, aby ciepło mogło lepiej ją przeniknąć. Następnie wyjmujemy ją z wody i nacinamy nożyczkami. Przyszło nam to z jeszcze większą łatwością, aniżeli w poprzednim doświadczeniu. Możemy nawet bez zbytniego wysiłku, jak wskazuje nam rys. f, rozerwać ją rękoma. Jak nas uczy niniejsze doświadczenie, gorąco więc osłabia moc gumy (jeszcze więcej ją zmiękcza).

Rys. d i e. Dlaczego lepiej jest jechać na dużem kole, aniżeli na małym i dlaczego opony tego ostatniego zużywają się prędzej? W porównaniu do stosowanych dawniej kół, średnica kół dzisiejszego automobilu zmniejszyła się. Mała opona zużywa się szybciej od dużej, z bardzo wielu względów. Weźmy dwa koła, z których pierwsze ma średnicę dwa razy większą od drugiego. Większe koło przy jednym obrocie przebywa drogę dwa razy większą od małego koła. Mniejsze zaś koło dla przebycia tej samej drogi, dwa razy musi się obrócić. Temsamem każdy punkt koła styka się dwa razy częściej z twardą, ścierającą protektor, powierzchnią jezdni, wtedy kiedy punkt dużego koła styka się tylko raz (rozumiemy tutaj — dowolny punkt, który sobie oznaczamy jako początek koła). Jasne, że opona mniejszego koła zużyje się dwa razy prędzej, od opony dużego koła, które przeciwnie służyć nam będzie dwa razy dłużej. Materjał mniejszego koła przy przejeżdżaniu przez jakiekolwiek nierówności (kamień), wystawionym jest na większe ciśnienie, aniżeli opona koła o większym przekroju. Uwydatniają to ryc. d i e. Na rys. d, pneumatyk przetaczając się przez nierówność (uwydatnioną czarnym kolorem) przy dużej odległości osi koła od tej przeszkody, ma czas przebiegając tę przestrzeń — unieść się stopniowo do wysokości (h) tejże przeszkody Przepływa on w pewnej mierze ponad tą wypukłością. Mniejsze zaś koło ma odległość swojej osi od wypukłości mniejszą aniżeli większe koło, co jest zaznaczone na rysunkach strzałką z lit. p_1 dla dużego koła i p_2 dla małego. Odległość zaś, jaka dzieli punkt oparcia koła o powierzchnię jezdni od wierzchołka przeszkody, jest oznaczona, dla dużego koła dwiema małemi strzałkami i lit. s_1, dla małego s_2. Ma więc ono mniej czasu na przejście ponad wypukłością. Kiedy oba koła biegną z jednakową szybkością mniejsze koło musi się obracać dwa razy szybciej. Oba koła są jednakowo obciążone, gdyż jakeśmy przyjęli na początku, przeszliśmy na tym samym wozie z systemu dużych kół, na system małych, jak to faktycznie ma miejsce w historji automobilizmu. Na rys. d, trwa stosunkowo dość długo (odpowiada temu odległość s_1), zanim opór, stawiany przez nierówność, zostanie przezwyciężony i cały ciężar zostanie uniesiony na wysokość h. Dla osiągnięcia tego wymagane jest pewne ciśnienie. Na rys. e uniesienie się tego ciężaru na wysokość h, wymaga znacznie mniej czasu, gdyż S_2 jest mniejsze, i tem samem ciśnienie musi być większe. (Teraz rozumiemy dlaczego są ograniczenia



szybkości jazdy na mostach, bo czem prędzej jedziemy, tem silniej odpychamy się powierzchnią kół od powierzchni jezdni i wytwarzamy tem samem większe ciśnienie przyp. tłum.). Ciśnienie to działa odpowiednio silniej na pneumatyk, co osłabia wytrzymałość materjału. Duże ciśnienie wciska mocniej również i obręcze. Protektor opon zużywa się szybciej.

Uplastycznia to rys. d, na którym widzimy jak mały młoteczek uderza w oponę w przeciwieństwie do dużego młota kowalskiego na rysunku e. Dzięki naszym, dotychczasowym wiadomościom, zrozumiemy bardzo łatwo, rys. h. Tutaj mamy dwa pojazdy, z których jeden posuwa się z szybkością 32, drugi zaś z szybkością 64 kil. na godz. Rys. d i e pouczyły nas, że czem większa szybkość, tem uderzenia o wypukłość lub nierówność gruntu, są silniejsze, gdyż przy szybkości dwa razy większej, okres czasu, w którym koła muszą przejść przestrzeń oznaczoną na rys. d i e, lit. S_1, względnie S_2, jest wówczas dla mniejszego koła dwa razy mniejszy. Ciśnienie więc musi być silniejsze od ciśnienia na koło większe, gdyż mniejsze koło obraca się w tempie dwa razy szybszem. Większe jest zatem zużycie tej małej opony.

(dokończenie nastąpi).

inż. Wolfgang Vogel (tłum. z niem.).

Oddział poznański w walce o umowę zbiorową

Zdradzieckie postępowanio chadeckiego pseudo-związku.

Oddział poznański Zw. Zaw. Automobil. wszczął akcję, mającą na celu zawarcie nowej umowy zbiorowej (taryfowej) dla szoferów, zatrudnionych na dorożkach samochodowych, a więc ustalenia nowych warunków płacy i pracy, które obecnie, jak wiadomo, są więcej, niż opłakane. Na zwołanem na dzień 14. kwietnia b. r. przez Inspekcję Pracy posiedzeniu pertraktacyjnem, przedstawiciele Zw. pracodawców oświadczyli, że ze Zw. Zaw. Aut. pertraktować nie mogą, ponieważ istnieje obecnie inny jeszcze Związek szoferów, który również wystosował do nich żądania w tej samej kwestji. W tych warunkach pracodawcy stanęli na stanowisku, że należy posiedzenie

odroczyć, aby na następne przybyli przedstawiciele owego drugiego związku, t. j. Chrz. Zw. Aut., z którym Z. Z. A. powinien uzgodnić swe żądania.

Przeciwko takiemu stanowisku przedstawiciele naszego Związku żywo zaoponowali, występując przedewszystkiem przeciwko przewlekaniu sprawy, następnie zaś stwierdzając, że Związek wyż. wymieniony nie jest zalegalizowany, a wreszcie z tego względu, że Chrz. Zw. Aut. nie jest czysto pracobiorczym związkiem, gdyż liczy wśród swoich członków poważny odsetek pracodawców.

Mimo to, pod naciskiem opinji Inspektora Pracy, oraz dzięki opornemu stanowisku pracodawców — nastąpiło odroczenie posiedzenia na 1-go maja b. r. Gdy przyszło do drugiego posiedzenia, przedstawiciele Z. Z. A. spodziewali się oczywiście, usłyszeć żądania Zw. Chrześć. Co się atoli okazało! Oto, że Zw. chrz. zgoła żadnych żądań czy propozycji nie wysunął, albowiem, jak dosłownie brzmiało oświadczenie prezesa p. Czyża, Zw. Chrz. miał inne ważniejsze sprawy do załatwienia, jak taryfy (?!).

Przedstawiciele nasi nie zdążyli jeszcze ochłonąć z pod wrażenia tych słów, a już ten sam p. Czyż zażądał odroczenia posiedzenia na dalsze 6 tygodni, gdyż conajmniej tyle czasu potrzebuje Zw. Chrz., aby zebrać materjał, dotyczący kwestji taryfowej, a nadto musi on zażądać opinji i zgody oddz. pomorskich w tej sprawie, gdyż jest związany statutem (?).

Ponieważ na poprzedniem posiedzeniu przedstawiciele związku pracodawców najwyraźniej twierdzili, że są w posiadaniu propozycyj Zw. chrz., co było jednak, jak z powyższego wynika, niezgodne z prawdą, przedstawiciele Z. Z. A. stanęli przed taką sytuacją, że, albo skłamał Zw. pracodawców, albo kłamie Zw. Chrz. W takim stanie rzeczy delegaci nasi zarzucili drugiej stronie, że robi pociągnięcia zgóry ukartowane, których celem jest niedopuścić do dojścia umowy do skutku. Słowami najwyższego oburzenia napiętnowali tę niecną metodę, wskazując Zw. Chrz., że przecież ogół szoferów poniesie wskutek tego nieobliczalne straty, że nie wolno im jako przedstawicielom pracobiorców(?), za których się podają, w taki sposób szafować interesami kierowców. Nic nie pomogło. Jednolity front Zw. pracodawców i Chrz. Zw. na wszystko był głuchy. Doszło zatem do odroczenia posiedzenia na 6 tygodni!

Wiadomość o zdradzieckiem postępowaniu Zw. Chrz. obiegła błyskawicznie wszystkie postoje autodorożek. Zawrzało wśród szoferów, jak w ulu! Zewsząd odzywały się głosy, potępiające krętacką robotę chadeków, dla których sytuacja stawała się coraz groźniejsza.

Tymczasem najniewinniej w świecie ukazuje się w numerze 33 „Samochodu" komunikat Zw. Chrz., w którym związek ten podaje, że w najbliższym czasie przystępuje do zawierania umów i wzywa szoferów do wstępowania do tego związku, aby tem skuteczniej bronić ich praw(!). To już doprawdy szczyt bezczelności! Po jawnej zdradzie, kiedy otwarcie demonstrowano jednomyślność z pracodawcami, mają jeszcze czelność zwracać się do ogółu z proklamacją, że tylko oni, a nikt inny broni interesów szoferów. Zaiste, takich krętactw i bałamuctw spodziewać się można tylko od ludzi, wyzutych z wszelkich skrupułów i sumienia.

Lecz nie dość na tem. Tydzień po wspomnianem posiedzeniu Z. Z. A. otrzymuje od Zrzeszenia Związków(?) Zaw. Automobilistów Ziem Zachodnich Rzeczyp. Polsk. (taką oto nazwę przybrał sobie ostatnio Chrz. Zw.), pismo, w którem jest żądanie aby Od. Poznański Z. Z. A. odwrotną pocztą wysłał Zrzeszeniu wszelki materjał, dotyczący umów taryfowych, gdyż w przeciwnym razie naznaczone na dzień 12 czerwca b. r. posiedzenie zostanie ponownie odroczone! Panowie ci mają śmiałość żądać od nas materjału, mimo, że właśnie ze względu na brak u nich tego materjału, który mieli zebrać, nastąpiło odroczenie na 6 tygodni. Faktu tego komentować już nie będziemy, pozostawiając do osądzenia ogółowi, bo istotnie brak słów, aby w należyty sposób te krętactwa napiętnować!

***

W dniu 22 maja b. r. odbyła się rozprawa w Sądzie Przemysłowym w Poznaniu, gdzie rozpatrywana była sprawa jednego z członków Oddziału, któremu pracodawca zatrzymał zarobek wzgl. dokonywał nieprawnych potrąceń. Jakież ogarnęło nas zdumienie, gdy w imieniu i w interesie pracodawcy wystąpiło Zrzeszenie Zw. Aut.(!), które w ostry sposób zaatakowało naszego członka, czyniąc mu zarzuty, jakie zwykle padają w podobnych sprawach z ust pracodawców.

W każdym razie Zrzeszenie w ten sposób dało nowy dowód, że jego rolą jest obrona interesów pracodawców, kosztem pracobiorców.

Róbcie tak dalej panowie! Koniec już dla was bliski.

M.

Czy kolega słyszał o tem, że...

...Dopiero obecnie obliczono, iż wskutek zatrzymania przez Ford Motor Company produkcji w r. 1927 i 1928 — kiedy zakłady Forda przygotowywały nowy model wozu — Ford poniósł straty w wysokości 72,222,000 dolarów.

Tak, żeby zdobyć lepszą przyszłość, trzeba zdobyć się na niejedną ofiarę! Ford zaryzykował przeszło 72 miljony dolarów. A niejeden z naszych kolegów boi się zaryzykować kilku złotych składki członkowskiej, choć jest ona dźwignią lepszej przyszłości dla szofera!

Ale kolega już pewnie składkę zapłacił?!!

— — — — — — — — — —

...Pewien londyński przedsiębiorca urządził ruchomy salon piękności. Na małym automobilu odpowiednio urządzonym, współpracownica, która jest równocześnie kierowczynią, dojeżdża do odległych miejscowości, gdzie fryzowanie i upiększanie pięknych pan jest pożądane, było zaś uniemożliwione z powodu braku odpowiedniego zakładu na miejscu, i załatwia w ten oryginalny sposób czynności fryzjerskie.

— — — — — — — — — —

...Rząd irlandzki zainteresował się wynalazkiem inż. Drum'a z Uniwersyty College w Dublinie. Drum skonstruował akummulator, którego ładowanie ma trwać siedem do dziesięciu minut.

Jeśli ta rzecz się sprawdzi, wynalazek wywoła prawdziwą rewolucję specjalnie w konstrukcji automobili.

— — — — — — — — — —

Na odbytej ostatnio wystawie automobilowej w Londynie najtańszy automobil kosztował zł. 5,590, najdroższy zł. 151,780.

— — — — — — — — — —

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE.

W dniu 27 b. m. w lokalu Długa 19 odbyło się doroczne zgromadzenie szoferów Warszawy, zorganizowanych w Zw. Zaw. Automobilistów. Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego oddziału kol. **Łuczaka Jana,** na przewodniczącego został wybrany kol. **Zawadzki Edward** Po złożonych sprawozdaniach, organizacyjnem i kasowem, rozwinęła się dyskusja, w której głos zabierali kol. kol.: **Rongens, Welcel, Maxamin, Żbikowski, Trzeciak, Osuchowski** i inni.

Po ukończonej dyskusji, na wniosek Komisji Rewizyjnej, udzielono jednogłośnie ustępującemu Zarządowi absolutorjum. Przystąpiono do wyboru władz Związku. Do Zarządu zostali wybrani kol. kol.: **Gałka Jan, Borowiak, Jarosz Władysław, Kobryn Stefan, Kowalski Wiktor, Łuczak Jan, Pilecki, Szymański, Szmyciński Heliodor, Wojewódzki i Zawadzki Edward.**

Po wyczerpaniu porządku dziennego kol. **Zawadzki Edward,** dziękując zebranym, zamknął obrady Walnego Zgromadzenia.

ZA NIEDOZÓR NAD DZIEĆMI — ODPOWIADA KIEROWCA!

Na ulicy Niskiej róg Okopowej pod samochód ciężarowy „Stowarzyszenia brukarzy" wpadł 7-letni Moszek Cymerman i poniósł śmierć.

Na miejscu wypadku zebrał się tłum. Kierowcę ściągnięto z auta i pobito laskami. Z rąk rozjuszonych przechodniów wyrwała go policja a lekarz Pogotowia opatrzył liczne rany tłuczone.

Kiedy wreszcie władze zajmą się karaniem rodziców, pozostawiających małe dzieci na ulicy bez opieki! Jak długo kierowcy będą ofiarami niedbalstwa i niedozoru ze strony rodziców.

WSZĘDZIE MUSI BYĆ ESTETYKA!...

W miejskich warsztatach na Solcu wykonywany jest obecnie żelazny kiosk, który zastąpić ma szpetną budkę drewnianą na rogu Al. Jerozolimskiej i Marszałkowskiej, przeznaczoną dla policjanta kierującego ruchem pojazdów.

Kiosk sporządzony według wzoru **zaakceptowanego przez Radę artystyczną.** ustawiony będzie już w najbliższym czasie.

Nie szkodziłoby, żeby Rada Artystyczna zainteresowała się też tem, jak naprzykład... nieestetycznie wygląda porządne auto, podskakujące jak w jakichś drgawkach po kocich łbach — często niemal w śródmieściu, albo też jak brzydko wygląda błyszcząca limuzyna, usiłująca wyminąć... ręczny wózek, jadący sobie środkiem ulicy z szybkością 2 klm. na godzinę.

BIAŁE PASY NA JEZDNIACH.

Wymalowano na próbę białe pasy na jezdniach pl. Trzech Krzyży, oraz u zbiegu Marszałkowskiej i Chmielnej, świeżo sprowadzoną z Ameryki farbą, która ma być wyjątkowo trwała.

Pasy te, jak wiadomo, oznaczają miejsca do przechodzenia przez jezdnie.

Ale żeby tak wynaleźć jakiegoś dobrego... pasa na tych co się do tych wszelkich pasów nie stosują.

GODNA POCHWAŁY INICJATYWA.

Dzięki staraniom kilku obywateli w Wołominie, inż. Kapłana, oraz kierownika elektrowni, szosa wiodąca do Warszawy w granicach Wołomina, otrzymała oświetlenie elektryczne.

Za tym przykładem powinnyby pójść inne gminy podmiejskie, żeby drogi wiodące do stolicy miały wygląd naprawdę europejski.

ZIMNY ASFALT NA ULICACH.

Ma być zastosowany na ulicach Warszawy nowy system asfaltowania jezdni. przy pomocy tak zw. zimnego asfaltu.

Jest to masa, sporządzona w fabrykach i sprowadzana już jako gotowa na miejsce, gdzie się ją tylko rozsypuje i walcuje w stanie zimnym.

W ten sposób asfaltowanie jezdni odbywa się b. szybko a co najważniejsze, masa taka, po dobrem uwalcowaniu, staje się **podobno należycie zwarta i twarda.**

Dobrzeby było, żeby te nadzieje się sprawdziły, bo dotychczasowe jezdnie asfaltowe nie przynoszą zaszczytu Warszawie.

PLANY ORJENTACYJNE NA DROGACH WIODĄCYCH DO STOLICY.

Ministerstwo robót publicznych zatwierdziło model tablic orjentacyjnych, jakie ustawić ma na drogach wjazdowych do Warszawy biuro turystyczne „Poltur".

Będą to wielkie tablice, wysokości 2, a szerokości 3 metrów, zaopatrzone w **olejno malowany plan Warszawy.** Na planie wytyczone będą w odpowiednich kolorach najkrótsze linje dróg, wiodących przez stolicę na jej krańce, ku szosom dalekobieżnym. Uwidocznione będą też wszelkie urzędy publiczne, państwowe i komunalne.

Koszt budowy i konserwacji tych tablic pokryje Biuro turystyczne przez wynajmowanie części tablic na reklamy.

KIEDY ZNIKNĄ KOCIE ŁBY Z DRÓG WJAZDOWYCH.

Podobno w marcu r. b. wydział techniczny magistratu wystąpił z konkretnym wnioskiem o przyznanie specjalnych kredytów dodatkowych na zastąpienie „kocich łbów" na głównych drogach wjazdowych — przez kostkę granitową.

W grę wchodzą ulice **Wolska, Grójecka i Puławska.**

Wydział techniczny stanął na stanowisku, że sprawę przebrukowania dróg wjazdowych należy traktować odrębnie, a nie w łączności z brukarskiemi programami dla danych przedmieść, że aczkolwiek potrzeby przedmieść w tej dziedzinie są olbrzymie, główne arterje ruchu muszą być przebrukowane w pierwszej kolejności.

Niechżeby już i tak było Ale jakoś te „kocie łby" z wymienionych ulic wjazdowych nie znikają.

NIE WOLNO ZAWRACAĆ SAMOCHODEM NA ŚRODKU JEZDNI.

Komisarjat rządu wydał rozporządzenie policji, aby bacznie przestrzegała zakazu zawracania pojazdów samochodowych na środku jezdni, a nie w punktach skrzyżowania.

Kierowcy zawracający w miejscach niedozwolonych, karani będą grzywnami doraźnemi.

ZA KIEROWANIE TAKSÓWKĄ BEZ PRAWA JAZDY.

Za prowadzenie taksówki bez posiadania prawa jazdy ukarało starostwo grodzkie Warszawa - Północ J. U. grzywną 100 zł.

Taką samą karę otrzymał właściciel taksówki, który zezwolił swemu krewnemu kierować taksówką.

Może te kary zaczną trochę odstraszać szoferów-amatorów.

ŚWIETLNE TABLICZKI Z NAZWAMI ULIC.

Referat estetyki miasta rozpatrywał projekt wprowadzenia tabliczek świetlnych z nazwami ulic, na miejsce dotychczasowych blaszanych. Projekt ten zasadniczo uznano za dopuszczalny, decyzja jednak nastąpić może dopiero po rozpatrzeniu różnych modeli.

Zdaniem kierownictwa referatu, tabliczki powinny być z mlecznego szkła o napisach ciemno - czerwonych bądź czarnych i nie powinny wystawać z murów.

W wydrążeniach ścian świeciłyby się lampki elektryczne.

Sprawa ta ma znaczenie dla automobilistów ze względu na ułatwienie orjentacji w porze wieczorowej.

MOŻE NARESZCIE PLAC TEATRALNY BĘDZIE UPORZĄDKOWANY.

Znane są wszystkim kierowcom fatalne bruki i dojazdy do obu teatrów: Opery i Narodowego, które wszak ściągają codziennie spory zastęp gości zagranicznych, dyplomatów, turystów, kupców, a więc publiczności na której opinji zależy równie dużo państwu i stolicy.

Stara, wyszczerbiona końskiemi kopytami kostka drzewna nie nadaje się już absolutnie do użytku. Takie dziury możnaby jeszcze tolerować na placu Starynkiewicza — nigdy jednak w sercu stolicy, przed gmachem teatrów, magistratem, województwem grodzkiem, komendą okręgową policji.

Plac Teatralny winien być za wszelką cenę doprowadzony do jakiegoś możliwego wyglądu. Magistrat oddawna to zapowiada. W ostatnich dniach w jednym punkcie rozpoczęto układanie kostki granitowej. Byle tylko nie zabrakło „kredytów" na uporządkowanie całego placu.

NOWE 23 KILOMETRY ELEKTRYCZNOŚCI.

Oświetlenie ulic elektrycznością staje się niezbędnym warunkiem rosnącego w Warszawie ruchu automobilowego.

Magistrat stopniowo zastępuje lampy gazowe elektrycznemi, zaś w nowych dzielnicach, instalując wyłącznie oświetlenie elektryczne.

W roku bieżącym oświetlenie elektryczne uzyska kilkadziesiąt ulic na przestrzeni 23 kilometrów jezdni.

EGZAMINY Z UMIEJĘTNOŚCI PROWADZENIA POJAZDÓW.

W myśl odpowiedniego rozporządzenia, egzamin dla osób ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów odbywa się przed komisją, w skład której wchodzi również urzędnik wydziału bezpieczeństwa publicznego.

W związku z tem Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, w okólniku wystosowanym do wojewodów i do p. komisarza rządu m. st. Warszawy podkreśla, że przywiązuje wielką wagę tak do **należytego przeszkolenia wyznaczonego urazędnika wydziału bezpieczeństwa,** jak również do osobistego jego uczestniczenia we wszystkich posiedzeniach komisji, uważając **wyręczanie się zastępcami** z poza wydziału bezpieczeństwa za **niedopuszczalne.**

NARESZCIE ASFALT NA CAŁYCH ALEJACH UJAZDOWSKICH.

Tego lata wyasfaltowana będzie pozostała część Al. Ujazdowskich, od ul. Szopena do Belwederu.

Wobec pomyślnych prób z układaniem asfaltu między szynami tramwajowemi, asfalt ułożony będzie na całej szerokości Alei, nie wyłączając boków jezdni.

Obecnie układane są prowizoryczne tory tramwajowe i zrywany drewniany bruk. Właściwe roboty asfaltowe poprzedzi urządzanie podkładu betonowego.

Całość robót potrwa do końca lipca.

AMATORÓW CUDZEJ WŁASNOŚCI NIE BRAK!

Jak doniosły pisma codzienne, tylko na pół godziny wstąpił do lokalu kol. O., zostawiając taksówkę, której jest właścicielem, przed bramą. A kiedy wyszedł, stwierdził ze zgrozą, iż skradziono mu akumulator, dynamo oraz komplet narzędzi.

Koledzy! Pamiętajcie, że złodzieje kręcą się wszędzie!

NOWEGO MOSTU PRZEZ WISŁĘ TAK PRĘDKO NIE DOCZEKAMY SIĘ!

Sprawa budowy nowego mostu przez Wisłę, dla ruchu pieszego i kołowego, jest niewątpliwie wielkiej wagi. Rozwijająca się stolica coraz dotkliwiej odczuwa niedostatek mostów, a stary most Kierbedzia domaga się corychlejszego odciążenia.

Jednakże projekt **budowy mostu u wylotu Karowej** nie jest przedsięwzięciem, którego realizacji możnaby się było spodziewać w niedługim czasie.

Impreza ta, **związana z projektem kolei podziemnej,** jest obliczona na wielką skalę, daleką przyszłość i... zbyt duże sumy pieniężne. Wedle prowizorycznych obliczeń kosztowałoby to około 80 miljonów.

Wobec tego Ministerstwo Robót Publicznych podało magistratowi myśl przebudowy mostu Kierbedzia, przez stopniowe zastąpienie starych przęseł nowemi, o tyle, o ile to okaże się potrzebne. Filary są mocne i mają pozostać.

Roboty te się opłacą, gdyż, choćby nawet zbudowano nowy most, most Kierbedzia byłby i tak utrzymany.

Oddział Kraków

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU.

W dniu 16 kwietnia b. r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie Oddziału Krakowskiego pod przewodnictwem prezesa kol. Stefana **Guszlewicza.**

Po zagajeniu zgromadzenia przez prezesa i uczczeniu pamięci członków przez powstanie, szczegółowe sprawozdanie administracyjne złożył kol. sekretarz **Głodowski,** stwierdzając, że jakkolwiek Związek z roku na rok się rozwija, ta jednak rozwój ten nie następuje w tak szybkiem tempie, jak to powinno mieć miejsce. Dlatego też sprawozdanie swoje zakończył sekretarz zwróceniem uwagi na konieczność szerzenia **idei solidarności zawodowej** i poczucia organizacyjnego. Wówczas bowiem tylko można będzie w całej pełni rozstrzygać z korzyścią dla członków wszelkie pierwszorzędne zagadnienia, więc dotyczące pracy i płacy.

Kol. **Biasion** wygłosił wyczerpujący referat dotyczący historji wydawania miesięcznika w Krakowie począw-

szy od „Szofera Krakowskiego", aż do przejścia centralnego miesięcznika „Automobilista Zawodowy" do Warszawy. W sprawie tej wygłosił również dłuższe przemówienie kol. Stanisław **Rzepa.**

Ze sprawozdań wynika, że Oddział Krakowski dobrze się zasłużył pod względem prasowym dla idei obrony praw zawodowych automobilistów. Zebrani przyjęli do wiadomości konieczność przejścia miesięcznika do Warszawy.

Przemówienia kol. **Biasiona** i **Rzepy** obdarzono hucznemi oklaskami.

Następnie Walne Zgromadzenie uchwaliło jednogłośnie wyrazić podziękowanie:

P. Stanisławowi **Szybowiczowi** za działalność dla rozwoju Związku; Inż. Marjanowi **Nanowskiemu** za pełnienie godności Naczelnego redaktora miesięcznika „Automobilista Zawodowy", redagowanego w Krakowie; p. Syndykowi Dr. **Aschenbrennerowi** za obronę prawną członków; p. **Biasionowi** Józefowi za nader wydatną i owocną pracę dla dobra tak Związku jak i miesięcznika. P. inż. **Lewandowskiemu** i Klubowi Automobilowemu w Krakowie za współpracę w wydawnictwie „Automobilista Zawodowy". Dr. **Hładijowi** Michałowi za pieczołowitą opiekę nad członkami w chorobach spowodowanych nieszczęśliwemi wypadkami.

Następnie odczytano zamknięcie rachunkowe i bilans za rok 1929. Na wniosek Komisji kontrolującej zebrani udzielili ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Do Zarządu wybrani zostali: **Guszlewicz** Stefan (prezes), **Wideł** Ernest (I wice-prezes), **Lanmański** Stefan (II wice-prezes), **Mierosławski** Stanisław, **Kostrzewa** Władysław, **Głodowski** Feliks, **Guszlewicz** Władysław, **Del Ponti** Edmund (sekretarz), **Seip** Kazimierz.

Komisja Kontrolująca: **Kandelka** Edward, **Lehman** Bruno, **Myszkowski** Tadeusz.

Sąd polubowny: **Chodak** Józef, **Krzywiecki** Józef, **Solarz** Henryk, **Gebhard** Józef, **Iwanczenko** Dymitr.

Na wniosek kol. **Widła** Walne Zgromadzenie przez aklamację mianowało p. Stanisława **Szybowicza** dożywotnim Prezesem honorowym.

W końcu Walne zgromadzenie przez aklamację wyraziło podziękowanie kol. **Rzepie** Stanisławowi za nader gorliwą pracę dla rozwoju miesięcznika i Oddziału w Krakowie.

OBRONA PRAWNA.

Zawiadamia się członków, że z dniem 1 maja r. b. objął obowiązki Syndyka Oddziału krakowskiego p. Dr. Józef **Rothwein** w Krakowie, ul. Długa L. 76.

Zarząd opracował **nowy regulamin obrony** i porad prawnych, który można przeglądać w kancelarji Oddziału w godzinach od 61-ej do 9-ej wieczorem.

Obrona prawna w formie obecnej daje członkom daleko idące korzyści.

KOLEDZY! NIE NADUŻYWAJCIE SYGNAŁÓW!

Na skutek starań Komisji turystycznej Krakowskiego Klubu Automobilistów, zezwolił Urząd Wojewódzki w Krakowie na używanie sygnałów mechanicznych w obrębie miasta Krakowa pod warunkiem, że samochód zaopatrzony będzie w dwa sygnały mechaniczne: drogowy i niskotonowy miejski, oraz, że sygnały dawane będą w sposób przerywany i krótki.

Ponieważ publiczność skarży się, że ten sposób sygnalizowania jest nadużywany **(niepotrzebne długie hałaśliwe sygnały),** przeto Zarząd Oddziału zwraca się do Kolegów zawodowych automobilistów, by jaknajściślej przestrzegali należytego sygnalizowania, w przeciwnym bowiem razie ulgi te zostaną przez Urząd Wojewódzki cofnięte.

Również przypominamy, że w czasie jazdy **w obrębie zabudowań** klapy wolnego wydechu muszą być zamykane.

Ponieważ i do powyższego przepisu nie wszyscy się stosują, a w szczególności dorożki samochodowe i wozy ciężarowe, przeto przypominamy, że władze będą winnych pociągać do surowej odpowiedzialności karno-administracyjnej.

Oddział Poznań

ZEBRANIE PLENARNE.

Plenarne zebranie członków Oddziału odbyło się w dniu 7-go maja 1930 r.

Po zagajeniu i po załatwieniu wstępnych formalności, Zarząd Oddziału zdał sprawozdanie, stwierdzając, że w kwietniu r. b. wstąpiło 12 nowych członków i że w tym czasie załatwiono dla członków 650 spraw, wydatkując sumę 650 zł. W dalszym ciągu ze sprawozdania wynika, że naskutek kilkakrotnych interwencyj w Miejskim Urzędzie Bezp. i Porz. Publ. w Poznaniu przeprowadzono szereg obław, w rezultacie których „wyłapano" mnóstwo szoferów, jeżdżących na auto-dorożkach **bez dyplomu,** względnie z zielonym dyplomem. W ten sposób w znacznej mierze zlikwidowano ten groźny dla zawodowych szoferów i bezpieczeństwa publicznego objaw, który nabierał już cech masowości. Podano dalej do wiadomości, że egzekucja dokonana u b. kol. Łachajczyka, przez komornika sądowego w sprawie **sztandaru,** nie odniosła, niestety, pozytywnego skutku, albowiem Łachajczyk zawczasu gdzieindziej ulokował sztandar. Zarząd stara się jednak na innej drodze tę sprawę załatwić.

Następnie kol. **Kuberski** w imieniu komisji rewizyjnej zdał sprawozdanie z **rewizji kasowej** za okres I-go kwartału. Stan kasy został przez komisję zatwierdzony.

Przystąpiono z kolei do sprawozdania z przebiegu pertraktacji w Inspekcji Pracy w sprawie **umowy taryfowej** dla auto-dorożkarzy. Przebieg tych pertraktacyj podajemy osobno obszerniej, nadmieniamy atoli, że zebrani odnieśli się z ogromnem oburzeniem do stanowiska zajętego przez Chrz. Zw. Aut. wskutek którego umowa narazie do skutku nie doszła.

Następnie kol. prezes Gebel zdał sprawozdanie z posiedzenia Zarządu Głównego, które odbyło się w dniu 3-im maja b. r. w Warszawie. Szczególne zaniepokojenie wywołało stanowisko Ministerstwa w projekcie rozporządzenia w sprawie czasu pracy dla szoferów z ciężarówek i autobusów. Zebrani zajmą w tej sprawie definitywne stanowisko na następnem zebraniu, które szczegółowo ów projekt rozpatrzy i dokona poprawek, analogicznych do poprawek dokonanych przez Zarząd Główny.

Załatwiono jeszcze cały szereg lokalnych spraw, poczem zebranie o godz. 0.15 zamknięto.

GODZINY URZĘDOWANIA SEKRETARJATU.

Podajemy do wiadomości, że Sekretarjat Oddz. Pozn. jest czynny bez przerwy od godz. 9.30 do godz. 19.

Oddział Wilno

KRONIKA ODDZIAŁU.

Klub-czytelnia związkowa jest czynny codziennie we własnym lokalu przy ul. Jagiellońskiej Nr. 3 m. 33. Przy

klubie gazety, pisma, warcaby. Organizuje się orkiestra strunna. Bufet czynny od godz. 9 rano do 10 wiecz:

Sekretarjat Związku przeniósł się do nowego lokalu w tymże domu, mieszkanie Nr. 33, mieści się przeto na piętrze. Godziny urzędowania są jak poprzednio: w dnie powszednie od godz. 9 rano do 1 i od godz. 5 do 8 wiecz.

Bibljoteka-czytelnia organizuje się przy klubie, jak i wypożyczalnia książek. Koledzy! Nieście do bibljoteki przeczytane książki, zwiększajcie zasoby czytelni. Niech każdy członek przyczyni się, czem może, do jej rozwoju!

Oddział Gniezno

WALNE ZEBRANIE FILJI.

Z powodu znacznej ilości członków Z. Z. A. w naszem mieście, powstała myśl utworzenia filji Oddziału Poznańskiego Z. Z. A. W tym celu mąż zaufania kol. **Gawroński** po uprzedniem porozumieniu się z miejscowymi członkami, oraz Zarządem Oddziału Poznańskiego zwołał na dzień 9 maja 1930 r. walne zebranie celem **wyboru Zarządu** filji.

O godz. 21 w obecności delegata Oddziału Pozn. sekretarza kol. **Kaczmarka** kol. **Gawroński** otworzył zebranie nasłem: „Cześć przemysłowi samochodowemu", poczem przystąpiono do wyboru przewodniczącego i sekretarza walnego zebrania. Jednogłośnie wybrani zostali jako przewodniczący kol. **Kaczmarek,** jako sekretarz kol. **Laufer.** Sekr. Oddz. Pozn. Kaczmarek przewodniczył zebraniu ku ogólnemu zadowoleniu członków. Kol. Laufer odczytał protokuł z ostatniego walnego zebrania i przedstawił dotychczasowe dzieje filji, co zebrani przyjęli do zatwierdzającej wiadomości.

W dalszym ciągu przedstawił kol. **Gawroński** dotychczasową działalność filji i przedłożył stan kasy lokalnej. Dochód tej kasy wynosił 55.60 zł. a rozchód 31.80 zł., pozostaje więc 23.80 zł. Stan kasy, kwity i rachunki zostały zbadane przez kolegów Stan. **Pajkerta** i Leona **Laufra,** którzy znaleźli wszystko w porządku. Następnie delegat Oddz. Pozn. sekr. **Kaczmarek** wygłosił referat na temat: Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. jego ustrój, działalność oraz korzyści, które przynosi członkom. Referent mówił jasno i zrozumiale, wzbudzając we wszystkich obecnych ogólne zadowolenie i żywą sympatję.

Przystąpiono do wyboru Zarządu na rok 1930. Zdania członków podczas głosowania na kandydatów były podzielone, lecz ostatecznie po długiej dyskusji wybrano następujący Zarząd: prezes — kol. **Gawroński** Bernard, skarbnik — kol. Stanisław **Wojtkowiak,** sekretarz — kol. Leon **Laufer,** 1-szy ławnik i zarazem wice-prezes — kol. Stanisław **Pajkert,** 2-gi ławnik — kol. Wincenty **Klawitter.** Do Komisji rewizyjnej wybrani zostali koledzy: Leon **Cieślewicz** i Michał **Bogucki.**

W wolnych głosach sekr. **Kaczmarek** udzielał różnych wyjaśnień, tyczących się zawodu szoferskiego, poczem zebranie o godz. 23.30 zamknięto.

Oddział Koło

ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU.

Miejscowi szoferzy zwrócili się do Zarządu Głównego z zaproszeniem aby przedstawiciel Zarz. Gł. przybył na zebranie w dniu 27 b. m., w celu założenia miejscowej organizacji.

Zebranie, na które przybyło 28 miejscowych szoferów, odbyło się w sali restauracyjnej p. Szlancela. Zebrani wybrali na przewodniczącego kol. **Kozłowskiego** Karola a na sekretarza kol. **Rzeppa** Edmunda. Po udzieleniu głosu przedstawicielowi Zarz. Gł. kol. **Rongensowi,** który zreferował zadania Związku szoferów zarówno Oddziału jak i centralnej organizacji, zebrani jednogłośnie uchwalili **założyć Oddział Związku Zaw. Automobilistów** z siedzibą w m. Koło. Do Zarządu wybrano kol. kol. **Kozłowskiego** Karola, **Rzeppa** Edmunda, **Drzewieckiego** Tadeusza, **Tyla** i innych.

Życząc od Redakcji pomyślnego rozwoju tej nowej placówce, wyrażamy przekonanie, że przyczyni się ona do ożywienia postulatów szoferskich. Każdy nowy Oddział Z. Z. A. — to krok naprzód w walce o prawa szoferów. Nie wątpimy, że nowy Oddział będzie nową pozycją obronną, idąc solidarnie w szeregu z innemi Oddziałami.

STAROSTWO ŁAMIE OKÓLNIK MINISTERSTWA.

Może ciekawi jesteście koledzy, jak policja państwowa i starostwo we Włocławku zrozumiały okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, nakazujący oględność i umiar w nakładaniu kar na kierowców.

Otóż powiadomić Was możemy o następującym fakcie, który miał niedawno u nas miejsce.

Kolega z autobusu, który kursuje na linji Koło — Izbica Kuj. — Włocławek miał zdarzenie, że będąc wolnym od zajęć służbowych ubrał się lepiej niż jak do pracy, chcąc wyjść na spacer. Wtem autobus, który nadjechał od strony Koła, zawiadomił go, że kierowca autobusu nagle zachorował i on będzie zmuszony jechać do Włocławka. Wobec krótkiego postoju nie zdążył się ów kolega przebrać do pracy, a co gorsza, zapomniał zabrać prawa jazdy, które było w roboczem ubraniu. Kolega ten już od dwóch lat jeździ na autobusie na tej linji; wszyscy go znają, nie wyłączając panów posterunkowych. A jednak miał nieszczęście natknąć się na kontrolę praw jazdy i chociaż miał kilku świadków, że jest szoferem zawodowym, pan posterunkowy nie raczył go ukarac mandatem karnym, lecz sporządził protokół i odesłał do starostwa. A starostwo za tak wielką zbrodnię ukarało go nie mniej ni więcej tylko grzywną **30 złotych.**

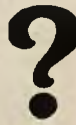
Oto jest zrozumienie okólnika, który nakazuje brać pod uwagę kryzys gospodarczy przeżywany w obecnej chwili przez ludność. Nadmienić należy, że biada u nas jest temu kierowcy czy konduktorowi, który nie przypadł do gustu panom w mundurach policji państwowej.

Oddział Łódź

OGÓLNE ZEBRANIE CZŁONKÓW.

W dniu 30 marca r. b., odbyło się ogólne zebranie członków Związku, na którym po wysłuchaniu sprawozdania z dotychczasowej działalności Zarządu, wyłoniła się kwestja lokaty posiadanego kapitału.

Pomiędzy innemi wysunięto wniosek, ażeby dla zabezpieczenia i rozszerzenia organizacji, nabyć dla Związku, względnie wydzierżawić odpowiedni **budynek** pod **garaże, warsztat mechaniczny,** łącznie z lokalem na **sekretarjat.** Ponieważ objekt taki dałby Związkowi nietylko korzyści materjalne, lecz i czasowe zatrudnienie dla

? **Czy Kolega już wpłacił składkę do Oddziału** 

bezrobotnych członków, przeto, zebrani w pełnem zrozumieniu obecnej sytuacji dali Zarządowi wraz z wybraną Komisją pełnomocnictwa do zrealizowania przyjętego wniosku.

NIEWŁAŚCIWE MIEJSCE DLA POSTOJU.

W swoim czasie, Urząd Wojewódzki w Łodzi wydał rozporządzenie, ustalające **postoje na ulicach** dla dorożek samochodowych, wyznaczając między innemi i postój na ul. Traugutta róg Piotrkowskiej. Po upływie jednakże krótkiego czasu władze policyjne nie wiadomo na jakiej zasadzie i dla jakich powodów zniosły ów postój, przenosząc go na ul. Moniuszki, gdzie wyjazd samochodów u wylotu ul. Piotrkowskiej połączony jest z ewentualnym zderzeniem się z tramwajem.

Z tych względów Zarząd Związku zwrócił się pismem do Urzędu Wojewódzkiego o wyjaśnienie tej sprawy i przywrócenie postoju na ul. Traugutta. Lecz i w tym wypadku jak to u nas bywa, zajął się tą sprawą św. Biurokracy i żadnej odpowiedzi dotychczas Związek nie otrzymał.

KOLEDZY Z ODDZIAŁÓW! NADSYŁAJCIE MATERJAŁY DO NASTĘPNEGO NUMERU AUTOMOBILISTY ZAWODOWEGO DO DNIA 20 CZERWCA R. B.

O czem pisze prasa?!

Pod ścianą czy na rogu?

Już to trzeba przyznać, że prasa codzienna nie robi sobie wiele ceremonji ze sprawami, dotyczącemi rozwoju ruchu automobilowego. Wprawdzie pisze się o tych sprawach dość dużo, ale, niestety, zwykle traktowane są pod kątem widzenia jakiegoś chwilowego nastroju, w oświetleniu pobieżnem, zależnem bardzo często od zupełnie przypadkowych okoliczności.

Prowadzi to do zabawnych wprost nieporozumień! Oto np. niedawno **„Kurjer Poranny"** poruszył aktualną w Warszawie, a zapewne i w innych miastach, kwestję przeniesienia ze względów bezpieczeństwa publicznego — budek z papierosami pod ściany domów, pisząc w tej sprawie:

> Dość często na skrzyżowaniach ulic zdarzają się wypadki przejechań przechodniów, rozbicia się aut lub zniszczenia budek z papierosami. *Budki te, stojąc nieraz na samym rogu, zasłaniają pole widzenia jadącemu kierowcy.*
>
> Z praktyki doszło się więc, że budki ustawione nad brzegiem jezdni, *są niebezpieczne tak dla kierowców samochodowych jak i przechodniów,* wobec czego wydział drogowy komisarjatu rządu zamierza wydać rozporządzenie, które unormowałoby przepisy określające miejsca tych budek. Według tego rozporządzenia budki z papierosami będą mogły być umieszczane tylko bezpośrednio pod murami domów. (Podkreślenia Red.).

Uwagi zupełnie słuszne. Z notatki tej przebija zrozumienie sprawy. Mało tego, w tym samym numerze „Kurjer Poranny" zamieścił fotografję jednej z takich budek, umieszczając pod nią podpis „budka z papierosami, którą dla bezpieczeństwa publicznego należałoby bezzwłocznie przenieść pod ścianę..."

Aliści, w niedługi czas później, **„Przegląd Wieczorny"** z dnia 12 maja r. b., który jest, jak wiadomo, wieczornem wydaniem tego samego „Kurjera Porannego", umieszcza artykuł w sprawie inwalidów-sprzedawców papierosów i przy tej okazji urządza sobie napastliwy i bezsensowny napad na kierowców samochodowych, pisząc:

> Ostatnio kierowcy dorożek, którzy przyznają się do wszystkiego, tylko nie do tego, że oni kiedykolwiek są przyczyną wypadku samochodowego, zwrócili się do władz z żądaniem usunięcia budek inwalidzkich z rogu ulic, rzekomo dla tego, że zasłaniają im one punkt widzenia.
>
> Budki więc mają być umieszczane przy murach domów i to tak, by w najmniejszym nawet stopniu nie hamowały ruchu pieszego. A więc poprostu muszą być ukryte we wnękach domów, co napewno nie odbije się korzystnie na obrotach i zarobkach biednego inwalidy.
>
> Że szoferzy, niejednokrotnie po pijanemu, lub wskutek nieumiejętnej jazdy najeżdżają na chodniki i rozbijają budki z papierosami — to za co ma jeszcze cierpieć biedny inwalida?

Zupełnie rozumiemy ciężką dolę inwalidów? Ale gdzie się podziały te względy bezpieczeństwa publicznego, które starszy brat „Przeglądu Wieczornego" umiał jakoś docenić?

Zasadzki na automobilistów

Natomiast z prawdziwą przyjemnością przytaczamy interesujące, pełne znajomości przedmiotu— uwagi p. St. Strumph - Wojtkiewicza, którego opinję niejednokrotnie mieliśmy możność cytować na łamach „Automobilisty Zawodowego". Ostatnio w

„Kurjerze Warszawskim" z dnia 28 maja b. r. w artykule, poświęconym zjazdowi i wyścigowi automobilowemu w Łodzi — podaje p. Strumph - Wojtkiewicz szczegółowy opis tragicznego wypadku, połączonego z samosądem nad szoferem, mimo, iż w najmniejszym stopniu nie ponosił on winy za wypadek. Opis swój zaczyna p. Strumph-Wojtkiewicz następującemi trafnemi spostrzeżeniami:

Podczas każdego zjazdu gwiaździstego, a nawet podczas każdej większej podróży zdarzają się automobilistom przygody — i to niezawsze niewinne. Na polskiego automobilistę nieustannie czeka utajone niebezpieczeństwo nieraz bardzo poważne w skutkach. Indywidualne cechy kierowcy: rozwaga, ostrożność, dobre nerwy, wytrzymałość, opanowanie maszyny — mają w wielu krajach decydujące znaczenie — ale rzec można śmiało — że na polskich drogach nie zawsze zapewniają całkowite bezpieczeństwo jazdy. Wielkie mnóstwo sytuacji absolutnie nieobliczalnych i niemożliwych do przewidzenia czynią u nas ze zwyczajnej, nawet nie pośpiesznej podróży automobilowej jedną wielką zasadzkę czynioną automobiliście przez ludzką złośliwość, głupotę lub brak elementarnej dyscypliny społecznej. W wyniku — padają ofiarą sami automobiliści, w innych zaś wypadkach są oni mimowolnymi sprawcami nieszczęścia.

Oto — jak ono wygląda:

W zjeździe gwiaździstym od Łodzi uczestniczył m. in. obywatel ziemski, p. Bogatko, który po długiej marszrucie dojeżdżał swym „Essexem" od strony Aleksandrowa do Łodzi. Był znużony i oddał kierownicę szoferowi. Samochód szedł dość szybko szosą, na której nie było ani furmanek, ani żadnych zgromadzeń ludzkich. Jedynie prawym krajem szosy szło dwu ludzi, wracających z Łodzi po załatwieniu jakiegoś wspólnego interesu. Nie było najmniejszego powodu ostrzegać ich, gdyż szli na spotkanie i widzieli doskonale maszynę, a przytem właściwie znajdowali się nie na samej szosie, lecz na jej skraju. Pomimo to szofer nieustannie klaksonował. W ostatniej chwili, na jakieś 50 metrów przed maszyną, ludzie ci nagle wybiegli na środek jezdni, usiłując przemknąć się na lewą stronę szosy, — zapewne, żeby nie uledz zakurzeniu. Jeden z nich przebiegł szczęśliwie, drugi upadł tuż przed samochodem. Wtedy ten pierwszy pospieszył mu z pomocą na środek jezdni. Tymczasem szofer napozór szczęśliwie opanował sytuację i wymijał ich obu stroną lewą. Cóż z tego — kiedy ów pomagający akurat w tym czasie przeciągnął swego towarzysza także na lewo — wprost pod nadbiegającą maszynę. Wszystko to stało się w ciągu paru sekund. W wyniku: dwa trupy, samochód częściowo zdemolowany, pasażerowie cudem ocaleni, ale następnie: zbiegowisko z poblizkich domów, usiłowanie samosądu nad szoferem . Urzędnik województwa z Łodzi, który właśnie nadjechał na rowerze i pragnął opanować sytuację, został wzięty przez tłum za szofera i pobity do nieprzytomności.

Poniżej umieszczone uwagi są niejako przyczynkiem do tej palącej kwestji.

Trzeba pouczać i jeszcze raz pouczać!

Ważnem zagadnieniem niewłaściwego, a nawet pogarszającego się stosunku publiczności do automobilistów zajmuje się w artykule wstępnym żywo i bardnie redagowany tygodnik poznański p. n. **„Samochód"**. Stwierdzając, że główną przyczyną tego stanu rzeczy jest **instynktowny odruch** ludzi, nie rozumiejących współczesnej mechanizacji życia — autor artykułu jedyny ratunek widzi w uświadamianiu o niezbędności i celowości rozwoju automobilizmu szerokich warstw ludności, zarzucając słusznie pod tym względem wielkie braki naszemu szkolnictwu, w następujących słowach:

Nie potrzeba bowiem docierać do jądra rzeczy, aby wykazać, że specjalnie w kwestjach automobilizmu konieczne jest pouczanie. Wiadomo, że wogóle w kwestjach praktycznych szkoła nasza jest najzupełniej niedostateczna. Bo cóż pomoże gruntowna znajomość literatury polskiej, jeżeli obywatel Rzeczypospolitej po wyjściu ze szkoły nie umie naprawić sobie dzwonka w mieszkaniu, stwierdzić połączenia kolejowego na rozkładzie jazdy, zorjentować się w kompetencjach władz i urzędów, podpisać weksla, wypisać deklaracj. do podatku dochodowego, wynająć mieszkania, a co nas najwięcej interesuje w danym wypadku — nie umie chodzić po ulicy. Ileżby rozczarowań, kosztów, niepowodzeń zaoszczędziło się człowiekowi w życiu praktycznem, gdyby wszystkich tych wiadomości nabył tam, gdzie nabyć je powinien, to jest w szkole.

Stwierdzając zaś następnie, że sucha formuła przepisu prawnego nie pomoże dostatecznie, gdyż ludność musi ten przepis przedewszystkiem zrozumieć, autor wywodzi, że

tu może pomóc tylko oświata. Trzeba wytłumaczyć wszystkim kierowcom i przyszłym kierowcom zaprzęgów konnych i wszystkim rowerzystom, że to przecież w ich własnym interesie istnieje taki przepis aby uchronić ich przed niebezpieczeństwami ciemnej szosy. A jeżeli wypadek taki się zdarzy, to prasa nasza, niestety, zawsze pisze o „kawalerskiej jeździe".

Wyjaśnienie przepisów drogowych i to nietylko w formie nauczania ich treści, lecz także przez wyjaśnienie ich sensu i celowości, jest więc bezwzględnie zadaniem szkoły i to przedewszystkiem wiejskiej szkoły powszechnej. Nie można bowiem narzucić autorytatywnie wykonywania przepisów ludziom, którzy przepisu tego nie znają, lub znają tylko ze słyszenia, nie można go narzucić również dlatego, że prawo jest prawem, lecz trzeba wyjaśnić, że przepis każdy ma swój cel, że jest on podporządkowany całemu systemowi, który w swym całokształtcie ma zapewnić życie i mienie obywateli.

Autor zdaje sobie sprawę, że odpowiednie przystosowanie szkolnictwa nie jest łatwą rzeczą, uważa jednak, że

w danym wypadku, gdzie trzeba nietylko sił nauczycielskich, lecz również dość obfitych środków pomocniczych naukowych, jedyną wskazaną reformą nauki drogowej byłaby instrukcja objazdowa, która w kilkudniowych kursach uczyłaby po kolei we wszystkich szkołach danego okręgu.

Jesteśmy przekonani, że wydatną pomocą w tych sprawach posłużyłyby, jako najbliżej zainteresowane automobilkluby polskie, które popularyzację automobilizmu mają za obowiązek statutowy.

Wiele zagadnień stoi przed automobilistami

Ukazało się w kwietniu b. r. nowe, interesujące wydawnictwo perjodyczne p. n. **Auto i Turysta,** będące oficjalnym organem Sekcji Samochodowej Polskiego Klubu Turystycznego. Sekcja ta organizuje właścicieli wozów, którzy równocześnie są amatorami turystyki, a więc traktującymi samochód, jako

między innemi, źródło rozrywki, dającej wiele pięknych i ciekawych wrażeń.

Jak jednak wynika z artykułu, umieszczonego na wstępie Nr. 1-go „Auta i Turysty", Sekcja samochodowa bynajmniej nie pojmuje swych zadań w ten sposób tylko, aby organizować wesołe przejażdżki lub wycieczki, lecz wysuwa cały szereg zadań natury praktycznej, wychodząc z założenia, iż należy walczyć o należny stosunek do automobilizmu, bo

przecież automobilizm, jako całość bardzo skomplikowana, wymaga poważnej opieki i wyraźnego doń ustosunkowania, jako do czynnika, mającego doniosłe znaczenie w dalszym naszym rozwoju kulturalnym, gospodarczym i państwowym.

Przed automobilistami wyrasta olbrzymia ilość różnych doniosłych zadań:

sprawa podatków, dróg, uzdrowienia stosunków w handlu samochodami i materjałami eksploatacyjnemi, sprawa warsztatów, garaży, uporządkowania stosunków w komunikacji autobusowej, sprawa szoferów i szkolnictwa samochodowego, sprawa materjałów pędnych, sprawa własnego przemysłu samochodowego i wiele innych zagadnień bezpośrednio lub pośrednio związanych z automobilizmem, czekają na rozwiązanie, a czekać długo nie mogą bez narażenia naszego życia gospodarczego, kulturalnego i turystycznego na poważne, może niepowetowane straty.

Zainteresowani, t. j. właściciele samochodów i motocykli, mają tu coś do powiedzenia, lecz powiedzieć będą mogli tylko wtedy, gdy będą zorganizowani, gdy szeroko pojęta samopomoc uniezależni ich od wyzysku i nieuczciwego kupca, pośrednika lub przedsiębiorcy, a poprze zdrowe jednostki, firmy i organizacje, gdy zbiorowy głos będzie miał wpływ na decyzje władz, często powierzchownie obznajmionych z nasuwającemi się problematami.

Takie zadanie pragnie zrealizować Sekcja samochodowa P. T. K., powołując się na przykład zagranicy, gdzie takie same sekcje...

są to organizacje, liczące dziesiątki i setki tysięcy członków, dające im potężną opiekę i szereg realnych korzyści, jak pomoc drogowa, reparacje, garaże, tryptyki, asekuracje, zniżki przy zakupach, zapewnienie miejsc po zniżonych cenach w hotelach, restauracjach, kawiarniach, teatrach i t. p. organizowanie i dawanie wszelkich informacji, dotyczących turystyki. W ogólnych sprawach automobilizmu organizacje te mają wiele do powiedzenia i opinja ich jest często decydująca.

Przytoczyliśmy naumyślnie powyższe argumenty, któremi posługują się zupełnie słusznie właściciele wozów, tworząc swe organizacje. Ale jak powinien wobec tego ustosunkować się do potrzeby organizowania się — automobilista zawodowy, dla którego samochód jest jedynym środkiem zarobkowania i egzystencji. Czyż ten sam prawie ogrom zadań przed nim nie stoi, czy nie leży w jego interesie porzucić wszelkie swary i uprzedzenia i spoić się w jedną wielką organizację?

Niech na te pytania odpowiedzą sobie automobiliści zawodowi!

Najbliższe wycieczki T. U. R.

W bieżącym roku Zarząd Główny Tow. Uniewrsytetu Robotn. zamierza zorganizować następujące wycieczki:

W PIENINY od dnia 1 lipca w połączeniu ze zwiedzeniem Nowego Sącza, Mościsk, Tarnowa, Krakowa. Prowadzi H. Piętakowa. Koszty 60 zł.

NAD MORZE POLSKIE (Kaszubska Szwajcarja, Gdańsk, Sopoty, Gdynia, Hel). Od dnia 4 — 14 lipca. Prowadzi tow. poseł Z. Piotrowski. Koszty 60 zł.

NAD SWITEŹ (Wilno, Nowogródek, Troki). Od dnia 16—23 lipca. Koszty 45 zł.

DO ŹRÓDEŁ WISŁY (Chorzów, Katowice, Królewska Huta, Cieszyn, Wisła, Babia Góra). Od dn. 9 — 17 sierpnia. Prowadzi tow. Czesław Kossobudzki. Koszty 60 zł.

NA POKUCIE, DO KARPAT WSCHODNICH (przez Lwów, Stanisławów, Jaremcze, Mikuliczyn, Jamnę, Worochtę, szczyt Howerli, Bitków — zagłębie naftowe). Prowadzi tow. senator Michał Sokołowski. Od dn. 1 — 8 sierpnia. Koszty 61 zł.

W TATRY od dn. 21— 29 sierpnia (szczegóły podane będą później). Prowadzi tow. poseł Stanisław Dubois. Koszty 65 zł.

Podane koszty wycieczek obejmują: przejazdy koleją, bilety wstępu przy zwiedzaniu i t. p. Za pożywienie w czasie trwania wycieczek uczestnicy płacą sami. Liczyć należy 4—5 złotych dziennie. Uczestnicy nie należący do T. U. R. lub P. P. S. płacą o 5 złotych więcej.

WYCIECZKA DO DANJI I SZWECJI od dn. 1 do 15 lub 16 września. Wycieczka ta mieć będzie charakter oświatowo - instrukcyjno - krajoznawczy. Ma ona na celu zwiedzenie instytucyj robotniczych i oświatowych w Danji, zapoznanie się z wysoką kulturą wsi duńskiej i jej stolicą — Kopenhagą. Pobyt w Danji trwać będzie 5 dni, skąd wycieczka wyruszy do Szwecji: Sztokholm — zwiedzenie ciekawych zabytków (ratusz, Dom Robotniczy, kooperatywy), następnie Brunswick — zwiedzi tam wycieczka Uniwersytet Robotniczy, potem Uniwersytet w Upsali, robotnicze szkoły w Sultsjöbaden nad fjordem . Pobyt w Szwecji 6 dni. Całą podróż z Gdyni do Kopenhagi — Sztokholmu wycieczka odbędzie statkiem polskim. Liczba uczestników ograniczona (około 50 osób). Wycieczka przeznaczona jest głównie dla działaczy oświatowych T. U. R. i bratnich organizacyj. Koszt w przybliżeniu wynosić będzie 350 — 400 zł. od osoby (przejazdy, hotele, zwiedzanie, pożywienie i t. p.). Wycieczkę prowadzić będzie tow. poseł Z. Piotrowski. Zgłoszenia na wycieczkę przyjmuje się przez Oddziały T. U. R. oraz zadatki w wysokości 50 zł.

WYCIECZKA NA SŁOWACZYZNĘ od dn. 14 — 24-go sierpnia. Prowadzi tow. poseł K. Czapiński. Koszty (bez pożywienia) 80 zł. Wyjazd z Warszawy przez Kraków do Zakopanego, autobusami do Łysej Polany, Zielonego Stawu Kiezmarskiego pod Łomnicą, uzdrowiska Łomnica, Smokowiec, zwiedzenie miasteczka Poprad Wielka, w Kiezmarku zwiedzenie ciekawych zabytków, miasteczko Podoliniec, Podgrodzie, Lewocza (Spiska Norymberga), Mikulasz — sławne groty Demanowskie, zamki orawskie. Celem wycieczki jest poznanie południowej strony Tatr, uzdrowisk słowackich, zabytków historycznych na Spiżu i Orawie, osobliwości przyrody, dawnych pamiątek historycznych i zetknięcie się ze społecznym ruchem.

Bardziej szczegółowe programy wycieczek krajowych zostaną podane wkrótce, a wycieczek do Danji i Szwecji w czerwcu r. b. Kierownictwo zastrzega sobie ewentualne zmiany wrazie ważnych przyczyn.

Informacje i szczegóły w Sekretarjacie Generalnym T.U.R., Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20.

Koledzy, wykorzystajcie swój urlop na odbycie wycieczki, jeżeli środki materjalne Wam na to pozwolą! A może wyślecie na wycieczkę swego syna lub córkę?

Ćwiczenia wojskowe

W związku z napływającemi skargami ze strony kolegów automobilistów, że poszczególni pracodawcy zwalniają ich z pracy w okresie odbywania ćwiczeń wojskowych — wyjaśniamy, że praktyki takie są sprzeczne z obowiązującemi przepisami. Jak wskazuje bowiem art. 11 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o **umowie o pracę** — pracodawca niema prawa wypowiadać umowy o pracę w czasie pomiędzy **chwilą powołania pracownika** na ćwiczenia rezerwy **a końcem odbycia tych ćwiczeń.**

Tak samo, jeżeli chodzi o **urlopy** to art. 2 ustawy z dnia 16 maja 1922 roku mówi, że powołanie pracownika na ćwiczenia wojskowe, **nie uważa się za przerwę** w umowie pracy pozbawiającą lub ograniczającą prawa pracownika do korzystania z urlopu. Ten samem pracodawca nie może zasłaniać się tem, że pracownik był na ćwiczeniach, a zatem urlop już mu się nie należy, lub też dowodzić, że pracownik niema pełnego roku pracy, bo była przerwa z powodu ćwiczeń!

Niezależnie od tego musimy podkreślić, że wykorzystywanie przez pracodawców na niekorzyść pracownika faktu spełniania przez niego tak podstawowego obowiązku obywatelskiego, jakim są ćwiczenia wojskowe—jest ze wszech miar karygodne. O wypadkach takich prosimy, aby koledzy donosili nam, żebyśmy mogli pracodawców, działających na szkodę należytego przygotowania państwa do obrony — należycie napiętnować na łamach prasy.

Napad na autobus pod Lwowem, bomby na szosie pod Poznaniem.

W numerze ostatnim „Aut. Zaw." pisaliśmy o napadzie bandytów na kierowcę taksówki. Obecnie znów prasa donosi, że dn. 15 maja — pod wieczór kilkunastu młodych osobników napadło na przejeżdżający przez wieś Smereków autobus, zdążający ze Lwowa do Żółkwi.

Bandyci **steroryzowali szofera rewolwerami,** poczem weszli do wnętrza, aby obrabować podróżnych. W tej chwili nadjechał inny samochód osobowy, wobec czego bandyci zbiegli do pobliskiego lasu.

Zawiadomiona o napadzie przez poturbowanego właściciela autobusu Sieberta policja w Żółkwi wszczęła natychmiastowy pościg, w którego wyniku udało się ująć 15 bandytów.

Ale nietylko na kresach wschodnich mają miejsce podobne historje. Oto w nocy na szosie pod Poznaniem samochód Pz. 40554 najechał na podłożoną na szosie bombę. Nastąpił straszny wybuch. Przednia część samochodu została rozszarpana.

Właściciel samochodu p. Szubert i szofer odnieśli cudem tylko lekkie obrażenia.

Na miejsce przybyły poznańskie władze śledcze i rozpoczęły pościg w poszukiwaniu sprawcy. Zachodzi podejrzenie, że zamach został dokonany w tym celu aby sprawcy mogli po katastrofie dokonać rabunku ofiar.

Kwestja bezpieczeństwa szoferów, którzy w takich wypadkach są rzecz prosta najwięcej narażeni — zaczyna być coraz więcej aktualną.

Każda droga otrzyma numer.

Ministerstwo Robót Publicznych opracowało nowy system znaczenia dróg, polegający na zastosowaniu pewnej planowej numeracji.

Każda z szos otrzyma swój numer. Odpowiednie cyfry znaczone będą na słupach kilometrowych i drogowskazach.

Na rogach bocznych dróg uwidocznione będą na słupach również numery bocznic. Pozatem każda bocznica posiadać będzie słupy z numerami własnemi i magistrali, z którą się łączy.

System cyfrowego oznaczania dróg stosuje się na razie do dróg publicznych państwowych.

Dowiadujemy się, że Ministerstwo już przystąpiło do wykonania tego wielkiego planu „znakowania" szos w całej Polsce.

Podzielono je więc na szosy główne — arterje i szosy boczne, będące rozgałęzieniem i uzupełnieniem szos głównych. Szosa główna oznaczona będzie liczbą czerwoną, umieszczoną na białej tarczy. Szosa boczna posiadać będzie dwa numery: u góry numer szosy macierzystej, u dołu pod kreską swój numer.

Szos głównych — arteryj, jest w Polsce 18. Punkt centralny tych wszystkich szos ustalono na placu Zamkowym w Warszawie, koło kolumny króla Zygmunta.

Numerami temi oznaczone będą wszystkie drogi na mapach samochodowych. Na kilku arterjach rozpoczęto już wbijanie słupów numerowych.

W związku z tem wydana będzie specjalna mapa orjentacyjna dla szoferów i woźniców.

Kontrolerzy na szosach

Z dniem 1 maja na szosach województw centralnych i zachodnich rozpoczęli objazdy tak zw. kontrolerzy drogowi, powołani do sprawdzania i pilnowania czy przepisy dotyczące ruchu pojazdów na szlakach komunikacyjnych są przestrzegane.

Kontrolerzy mają objeżdżać szosy na motocyklach w asyście policyjnej.

Narazie jest ich szesnastu z przydziałem do 8 województw. Przeszli oni specjalny kurs i wyposażeni zostali w daleko idące pełnomocnictwa.

W województwach, gdzie istnieje specjalna policja drogowa, kontrolerzy działać będą w porozumieniu z nią. Na dalszy termin projektowane jest oddanie policji drogowej pod dowództwo komisarzy.

Wreszcie pierwszy dworzec autobusowy w Warszawie

W najbliższym czasie ma stanąć na placu Broni w Warszawie dworzec autobusowy, którego budowę podejmuje centralny związek właścicieli autobusów R. P.

W budynku dworcowym mieścić się będzie poczekalnia dla pasażerów, kasy, biuro informacyjne, przechowalnie bagażu, bufet, pokój zawiadowcy stacji i t. d. Dworzec gotów ma być przypuszczalnie w ciągu przyszłego miesiąca.

Prasa doniosła, że na postoju na plac uBroni umieszczono już pierwsze tablice orjentacyjne, na których wypisana jest nazwa przedsiębiorstwa, nazwisko właściciela, adres oraz rozkład jazdy. Myśmy tych tablic jednak jakoś nie zauważyli!

Ze sportu samochodowego

Tragiczne wypadki na torze angielskim.

W maju b. r. na torze w Brookland pod Londynem odbywał się konkurs samochodowy. Chodziło o przebycie **największej przestrzeni w ciągu dwunastu godzin.**

Do konkursu zgłosiło się 65 maszyn angielskich, francuskich, włoskich, niemieckich i t. d., prowadzonych przez najwybitniejszych kierowców płci obojej, bowiem również i pięć kobiet stanęło do konkursu.

W ciągu jazdy zdarzył się cały szereg wypadków drobnych, zakończonych dwiema katastrofami, które spowodowały śmierć dwu uczestników konkursu. Pozatem dwadzieścia osób odniosło rany.

W pewnym momencie wóz, prowadzony przez Włocha Robagliatiego, **pragnąc wyminąć maszynę,** prowadzoną przez Anglika Hobelera, **wpadł na nią.** Maszyna Hobelera **stanęła dęba,** Robagliatiego zaś **wykręciwszy młynka,** złamała ogrodzenie i wpadła między publiczność.

Rozległy się krzyki przerażenia i jęki rannych. Zjawiły się wozy ambulansowe z lekarzami. Robagliati odniósł bardzo ciężkie rany, jadący zaś wraz z nim mechanik, Anglik, zginął na miejscu.

Na chwilę przedtem **jeden z samochodów stanął w ogniu.** Kierowca zdołał zatrzymać wóz, wyskoczył z niego i rzuciwszy się na trawę, stłumił w ten sposób płonące ubranie. Ciężko poparzonego odwieziono do szpitala.

Pod koniec konkursu zdarzył się jeszcze jeden wypadek. W samochodzie **pękła kierownica, wóz wpadł na parkan** i kierowca poniósł śmierć na miejscu, co powiększyło liczbę ofiar do dwu.

W szpitalu umieszczono ogółem dwadzieścia osób ciężko rannych zarówno z pośród uczestników konkursu, jak i z publiczności. Lżej ranni po opatrunku odwiezieni byli do domów.

Z pośród 65 maszyn 20 nie ukończyło biegu, między innemi trzy wozy francuskie, których wogóle pięć brało udział w konkursie.

Ten tragiczny przebieg konkursu wyraźnie wskazuje, że ambicja wykazania się **jaknajwiększą sprawnością w prowadzeniu wozu** — pociąga za sobą jeszcze wiele ofiar zarówno z uwagi na możliwe wadliwości w konstrukcji poszczególnych wozów, jak i na znaczne trudności w opanowaniu wozu podczas dużej szybkości.

Tragicznym wypadkiem zakończył się i u nas w maju samochodowy raid gwiaździsty, którego trasa biegła po linji Warszawa — Gdańsk — Bydgoszcz — Włocławek — Poznań — Łódź.

Przebieg tego wypadku jest charakterystyczny dla stosunków panujących na naszych trasach. Daleko nam jeszcze do tego, aby ludność, szczególnie wiejska, zdawała sobie sprawę, jak się należy ustosunkować do imprez automobilowych. Przebieg tego wypadku podajemy na innem miejscu.

Ustanowienie rekordu polskiego

Zagranicą samochód wywalczył już sobie uznanie we wszystkich sferach, czego dowodem jest olbrzymie zainteresowanie publiczności, rekrutującej się ze wszystkich sfer — zawodami automobilowemi. A więc, jak donosi „Przegląd Sportowy", górskim wyścigom automobilowym na trasie Zbraslau — Jelowiszte w Czechosłowacji—przyglądało się 100.000 publiczności.

Dwadzieścia pięć tysięcy z tej setki przespało już noc z soboty na niedzielę na miejscu, rozłożywszy się obozem po obu brzegach szosy, by potem w czwórnasób zgęszczoną masą czyhać z zamarłym oddechem na osławionej metalurgicznej krzywiźnie, popularnej „zataczce smrti". Doymi na Mercedesie, jeden z najbardziej stylowych jeźdźców, napędził publiczności strachu. Właśnie na znanej „krzywiźnie śmierci" zarzuciło go i zawodnik wywaliwszy słup telegraficzny wyleciał łukiem w powietrze. Na szczęście cudem wprost nic się mu nie stało.

Dowodem zaś wielkiego zainteresowania publiczności był entuzjazm, z którym przyjmowany był zwycięzca wyścigu Stuck. Jak podaje „Przegląd" — „wiwatom nie było końca, a zwycięzca przez półtorej godziny musiał dawać autogramy rozentuzjazmowanym prażanom. Pisał i pisał na czem się tylko dało. Na programach, podszewkach od kapeluszy, parasolkach, szelkach od spodni, koszulach i kołnierzykach. To nie był jednak jeszcze koniec. Wielbiciele odcinali poprostu lub urywali na „pamiątkę" kawałki z jego wozu, odkręcano mu wszystkie śruby i śrubki. Każdy musiał mieć kawałek Stucka; od czegoż spał całą noc w rowie?"

Polski zawodnik inż. Liefeldt, chluba polskiego sportu automobilowego zajął w tym wyścigu po Stucku zaszczytne drugie miejsce.

Należy dodać, że inż. Liefeld ustanowił rekord polski szybkości automobilowej 164 klm. na godzinę na samochodzie Austro-Daimler.

Humor

W RESTAURACJI.

— Kelner, co to znaczy?! W gulaszu znalazłem kawałek opony automobilowej?!

— Wiadomo, proszę pana: samochód wypiera teraz wszędzie konia...

ZMARTWIENIE.

Państwo Gancegal odbywają wycieczkę autem. Podczas jazdy ze stromej góry, wóz przewraca się i wpada w rów.

Pan Gancegal podnosi się, obmacuje całą swą dostojną osobę i oddycha z ulgą.

Wyszedł z tej opresji bez szwanku. Rozgląda się więc za żoną i po chwili konstatuje, że ona również wyszła cało.

— I to się nazywa katastrofa? — woła oburzony Gancegal. — Straciłem całą sumę asekuracyjną.

CZYJA TO NOGA?

W autobusie międzymiastowym, w którym panuje tłok taki, że niema gdzie — jak to mówią — szpilki wsadzić, woła jeden z pasażerów:

— Ten, któremu usiadłem na nodze, niech się odezwie.

Milczenie. Pasażer powtarza:

— Czyja to noga?

Wreszcie odzywa się ktoś:

— Jeżeli w niebieskiej skarpetce, to jest moja noga.

(Cyrulik).

NIEPOROZUMIENIE.

Szofer: Panie Komisarzu, skradziono mi mój samochód".

Komisarz: „Znaki szczególne?"

Szofer: „W moim prawie jazdy pisze: twarz pociągła, włosy rude, krzywe nogi".